

BIZETPLEIN

In de voorbije maand kwam de verlenging van Metrolijn nr. 1 in het Rad in Anderlecht nog eens ter sprake. De overlegkommissie boog zich over een voorstel van het Ministerie van Verkeerswezen voor de bouw van het Metrostation "BIZET" en de bovengrondse heraanleg van het plein.

Over het doortrekken van de metro in het Rad was het een jaar terug toch wel duidelijk dat de wijkbewoners en handelaars een duidelijk standpunt hadden, dat ze in druk bijgewoonde informatievergaderingen kenbaar maakten : ze hadden hem niet nodig. Er bestonden immers voldoende tram- en busverbindingen en ze hadden daar ook wel gezien dat bij vroegere metro-uitbreidingen wat verderop heel wat andere verbindingen werden opgeofferd (tram 102, bus 21, 46, 76). En de handelaars vreesden een tweede Molenbeek.

Maar de Mallemolen van De Croo draait verder. Hij had de Speciale Studiedienst van de M.I.V.B. een plan laten uitwerken voor de heraanleg van het plein.

Op de zitting van de Overlegkommissie bleek niet alleen dat de bewoners en gebruikers bij de planning werden "vergeten", er was ook geen voorafgaandelijk advies gevraagd aan nauw betrokken instanties, zoals de "Dienst der Wegen Brussel-Hoofdstad" en de Buurtspoorwegen, die een terminus op het Bizetplein opgedongen kregen.

Over de i pakt van de metrouitbreiding op de verdere uitbouw van het openbaar vervoersnet in Zuid-West Brussel was geen spoor te bekennen in het voorafgaandelijk openbaar onderzoek. Er was ook niets te vinden over waarborgen en maatregelen, die tegemoetkomen aan de vragen van de bewoners, handelaars en andere gebruikers van de wijk : vragen over de bescherming van de gebouwen en de inrichting van de onmiddellijke omgeving tijdens en na de werken; vragen over de organisatie van de werken zelf : de duur en de gebruikte terreinen van de werf; vragen over waar men terecht kan voor klachten, schadevergoeding, ...

Het feit dat de betrokkenen de nuttige informatie pas kregen op de overlegkommissie zelf, doet ons twijfelen aan de kwaliteit van dat overleg : hoe kan men immers zonder voldoende voorafgaandelijke informatie een degelijk overleg organiseren ?

De overlegkommissie had ook zo haar twijfels en gaf een negatief advies. De indieners van het plan moeten hun huiswerk herbeginnen en later wordt de overlegprocedure helemaal overgedaan.

o kkoord over metrowerken te sint-gillis

De Exekutive van het Brusselse Gewest heeft het voorstel van de Minister van Verkeerswezen met betrekking tot de metrowerken in de Engelandstraat te Sint-Gillis goedgekeurd.

In aansluiting op deze werken wordt de heropbouw van meerdere gebouwen in de bovenvermelde straat voorzien. Het Brusselse Gewest zal in overleg met de gemeente Sint-Gillis de stedenbouwkundige

voorschriften opstellen waaraan deze rekonstruktie moet voldoen.

Te vermelden valt dat de slooping van de huidige gebouwen noodzakelijk is omwille van het bouwen van de kunstwerken voor de metro. De slooping zal ten taste vallen van het Ministerie van Verkeerswezen.

Hiermee wordt een punt gezet achter de behandeling van een dossier dat aanzienlijke problemen had teweeggebracht.

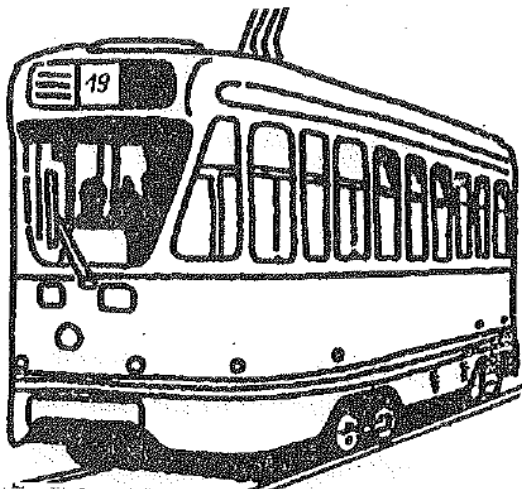
■ ult "Het Bouwbedrijf"



1. Introduction

2. Methodology

3. Results and Discussion



MEETING VAN DE GEBRUIKERS EN DE WERKNEMERS VAN DE MIVB

Georganiseerd door de ACOD-FAVB MIVB en de CCOD-ACV MIVB BRAL, MOUVEMENT ECOLO, EQUIPES POPULAIRES, FDF, GRACQ, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES, LIGUE DES FAMILLES, BXL, MOC BXL, NOMO, PARTI COMMUNISTE, PSC BXL, SEP BXL, VIE FEMININE, JEUNES SOCIALISTES.

name van tientallen metrostations, verliest de MIVB nog jaarlijks om en bij de 15 miljoen reizigers.

Zoals we kunnen vaststellen gaat de uitbreiding van het metronet gestaag verder. Toch voldoet de metro niet aan de eisen van een goed gemeenschappelijk vervoer.

De metro is onbetaalbaar. Eén kilometer kost vandaag 2 miljard. De zelfde kilometer tram in eigen bedding kost 100 miljoen. De metro is onbetaalbaar in aanleg, maar ook in zijn gebruik : één metrostation in gebruik houden kost 15 miljoen per jaar. De metro laat de auto vrije baan : zijn de Wetstraat, de centrale boulevards, de kleine ring... leefbaarder geworden zonder de trams ?

Het Front voor een Ander Vervoersbeleid is een groepering van organisaties, die alle op een of andere manier nauw betrokken zijn bij het gemeenschappelijk vervoer: gebruikersgroepen, werknemersorganisaties, kulturele verenigingen, milieugroepen, gezinsorganisaties, politieke partijen ...

In Brussel is dit Front vrij actief. Zo organiseerden de aangesloten groepen eind vorig jaar een meeting over de toekomst van het Brussels openbaar vervoer.

Op deze meeting werden standpunten naar voor gebracht van de gebruikers en van de werknemers van de MIVB. Daarna lichtten Serge Moureaux (Agglomeratie) en Cécile Goor (Brussels Gewest) hun houding toe, als medeverantwoordelijken van het beleid in het Brusselse.

Het standpunt van de gebruikers vetrekt van de vaststelling dat het gemeenschappelijk vervoer wordt ondergraven.

In tegenstelling tot de veelbelovende verklaringen van de beleidsverantwoordelijken over de prioriteit van het gemeenschappelijk vervoer, wordt de dienstverlening steeds meer uitgehold.

Onder het mom van rationalisaties en als gevolg van de metromanie worden tramlijnen afgeschaft, andere bedreigd, en op de overblijvende lijnen zien we steeds minder en minder trams rijden.

Daardoor gaan de mensen weer naar hun auto grijpen of naar andere oplossingen zoeken. Tussen 1950 en 1970 is het aantal gebruikers van het stedelijk openbaar vervoer gehalveerd en ondanks de recente in gebruik-

metro-investeringen

Van 1973 tot 1983 werd in totaal 95,7 miljard fr. geïnvesteerd in metrobouw. Daarvan ging 53,3 miljard naar Brussel, 22,4 miljard naar Antwerpen, 13,2 miljard naar Charleroi, 6,3 miljard naar Luik en amper 338 miljoen naar Gent. Deze gegevens deelde Verkeersminister De Croo mee aan senator De Bock. ■

uit "Het Bouwbedrijf" van 11 jan. 1985.

De metro vermenigvuldigt het overstappen.
De metro rijdt misschien sneller, maar door het meer overstappen en trappen- en gangenlopen wordt de reistijd zeker niet korter.

De openbare vervoerspolitiek van de nationale overheid lijdt aan kortzichtigheid.

De metro rechtvaardigen door te zeggen dat hij tewerkstelling meebrengt is vals. Brussel afbreken bezorgt ook werk in de bouwsector, maar daarmee zijn we nog geen stap verder.
Doordachte verbeteringen, die de kwaliteit van het gemeenschappelijk vervoer verhogen, vragen ook investeringen en brengen ook werk mee : nieuwe tramlijnen aanleggen, trams in eigen bedding leggen, aangepaste voorzieningen op kruispunten aanbrengen, bezorgen evenveel werk.

De metro rechtvaardigen door te zeggen dat Brussel een uitstalraam is van de export, is evenzeer kortzichtig.
Wij hebben oog voor de competitiviteit van onze Belgische bedrijven in het buitenland. Wij hebben ook oog voor het gunstig effect van exporterende bedrijven op de tewerkstelling en op de schatkist.
Om de uitvoer van onze specialiteiten ook in de toekomst veilig te stellen, moet Brussel die echter op een andere en betere manier laten zien.

Buitenlandse potentiële klanten zijn eerder gewonnen voor een gemeenschappelijk vervoerssysteem dat in zijn geheel goed funktioneert, dan voor enkele geïsoleerde metrostellen en betontechnologie, waarbij de rest van het net verwaarloosd blijft.
Dat laatste kunnen we niet blijven verbergen en zal zich keren tegen de geloofwaardigheid van onze technieken.

De gebruikers konstateren dat de MIVB zelf niet in het gemeenschappelijk vervoer gelooft.

De uitbouw van het stadsnet wordt er vooral gepland door de Speciale Studiedienst Premetro. Deze dienst is, zoals zijn naam het zegt, speciaal in het leven geroepen om de metro te plannen, maar hij mag, op basis van diezelfde metro-opvatting (hoe kan het anders ?) het hele net meeplannen, samen met de Dienst ter Bevordering van het Stedelijk Vervoer en de Dienst der Wegen Brussel-Hoofdstad, beide onder voogdij van het Ministerie van Verkeerswezen.

Hun traditie berust op principes uit de jaren zestig : de auto krijgt een voorkeursbehandeling.

Vierbaanstunnels onder de Leopold II laan, stiekeme industriële wegen in Anderlecht, nieuwe parkings in het centrum ... zuigen altijd maar meer auto's aan naar de al stukgereden binnenstad.

Deze auto-prioriteit werd tot nog toe verantwoord door klakkeloos aan te nemen dat morgen nog meer auto's in Brussel moeten kunnen rijden en parkeren, dan vandaag. Dat is nog niet zo logisch en kan ook anders, moet ook anders.

Het eventueel tegengewicht vanuit de trammaatschappij zelf, tegen die autopolitiek in Brussel, zal nu nog veel kleiner worden, nu de grote betonpromotor van al die ingrepen - de hoofdingenieur van de Dienst der Wegen Brussel Hoofdstad - door De Croo als nieuwe beheerder van de MIVB werd aangeduid. Deze en andere benoemingen maken dat De Croo vandaag de meerderheid, en dus de macht, heeft in de raad van beheer van de MIVB.

Wat is goed gemeenschappelijk vervoer voor de gebruikers ?

Goed gemeenschappelijk vervoer betekent dat IEDEREEN, OP EENDER WELK MOMENT, GEMAKKELIJK, OP EENDER WELKE PLAATS in de stad kan geraken.

Iedereen, en dus niet alleen de pendelaars, maar ook en vooral oudere mensen, schoolkinderen, gehandikaptten; op eender welk moment, dus niet alleen tijdens de piekuren, maar ook 's avonds en in 't weekend; gemakkelijk, en dus zonder de gekende miserie van verkeersopstoppingen, overstappen of omwegen langs het centrum.

Of anders gezegd : goed gemeenschappelijk vervoer betekent dat elke Brusselaar op minder dan 5 minuten van zijn deur, een tram moet kunnen nemen, waar hij minder dan 5 minuten moet op wachten, waarmee hij op minder dan 5 minuten lopen van zijn bestemming aankomt, en waarbij een eventuele overstap niet meer dan 5 minuten in beslag neemt.

Goed gemeenschappelijk vervoer betekent ook energie- en kostenbesparing voor de gemeenschap en voor het individu.

Goed gemeenschappelijk vervoer is ook veiliger dan individueel autoverkeer. Afgezien van minder menselijk leed, betekent dat ook : minder hospitaal-, revalidatie- en invaliditeitskosten.

Goed gemeenschappelijk vervoer betekent dat de tram voorrang krijgt op het individueel autoverkeer. Een tram vol mensen moet geen plaats maken voor eenpersoonsvoertuigen. Een metro hoeft niet in de grond te kruipen voor één rijstrook meer.

Goed gemeenschappelijk vervoer betekent een totaal andere aanpak van heel het verkeersprobleem.

Auto's kunnen vandaag alleen maar in Brussel rijden omdat niet iedereen met de auto rijdt. Een afdoende oplossing voor de verplaatsingsbehoefte van elke Brusselaar zal nooit de auto zijn, alleen een goed gemeenschappelijk vervoer kan dat.

Het standpunt van de werknemers

Het gebrekkige en verminderde dienstaanbod aan de reizigers heeft ook een weerslag op de werkomstandigheden en de werkgelegenheid.

Van '82 tot '83 is het aantal bussen in cirkulatie verminderd met 64 en trams met 76 eenheden. Dit door de afschaffing en inkrimping van lijnen en vermindering van frekwenties.

De voertuigen blijven ongebruikt in de stelplaatsen staan.

De politiek van voorrang voor de auto heeft een negatieve invloed op de werkomstandigheden en op de dienstverlening : het wordt steeds moeilijker met een bus aan een halte tot bij het voetpad te komen; de stress bij bestuurders in het stadsverkeer wordt groter. Door een voorrangsbepaling voor het individueel autoverkeer enerzijds en de steeds moeilijker te volgen uurregelingen (te strak gemaakt om de kosten van het transport te drukken) anderzijds, onttaardt een busrit in een echte rodeo: bruusk remmen, scherpe, snel genomen bochten ... Ondanks de stress, de weinige recuperatietijd aan eindhaltes enz., wordt het personeel verondersteld de reizigers vriendelijk te blijven bedienen.

Op onderhoudspersoneel wordt ook bespaard.

Gevolg : ongekuste voertuigen, meer defekten op de lijnen ...

Op twee jaar tijd gingen er zo al 700 arbeidsplaatsen verloren bij de MIVB.

Deze evolutie zal nog verder gaan.

In het kader van de volmachtenbesluiten van 02.02.82 (KB. 97 en 140) wordt aan de vervoersmaatschappijen een jaarlijkse exploitatieverbetering van 1 % opgelegd tussen 1983 en 1988.

Wie daar uiteindelijk zal voor opdraaien is duidelijk : de gebruikers (prijsverhogingen en vermindering van de dienstverlening) en de werknemers : de "produktiviteit" van de tram- en busbestuurders zal nog stijgen met 11,51 % in 2 jaar per bediende. En dat ten nadele van de gezondheid en de dienstverlening.

De werknemers wijzen ook op de verkeerde voorstelling van de realiteit, wanneer het gaat om de keuze tussen een metronet en een bovengronds net. Door een daling van kwaliteit en kwantiteit van het bovengronds net en een toenemende concentratie van de investeringen in het metronet, trekt men de reizigers aan tot de metro.

Men zegt dat de metro meer mensen vervoert. Inderdaad. Naar aanleiding van de aanleg van 2 metrolijnen werden 7 tram- en buslijnen afgeschaft en 10 lijnen ingekort. De gebruikers hadden geen keuze meer.

Waar de gebruikers minder waar krijgen voor meer geld, daar krijgen de werknemers minder loon voor meer werk.

Sinds 1974 : geen loonsverhoging-buiten-de-index meer; daarna opheffing automatische indexering; daarna intrekking van de eerste jaarlijkse indexering ...

Toekomstperspektieven.

In '83 en '84 werden reeds voor 3 % bezuinigingen op de exploitatiebegroting doorgevoerd. Maar voor 1985 is de begroting reeds bekend : hij zal stijgen met 1,5 % of 3 % minder dan de gemiddelde inflatie voorzien voor 1985.

Daarenboven zullen de bijkomende exploitatielasten voor 1985 (indienststelling van zes nieuwe metro-stations) 50 miljoen bedragen en zal de MIVB slechts 7 miljoen ontvangen.

De vooruitzichten voor '86 tot '88, met als rekenbasis een toename van de Staatsuitgaven met 4 % in plaats van 2,3 % in '85 leiden naar een nog grotere catastrofe.

Inderdaad, hoewel de veronderstelde hypothese optimistisch luidt, zal dit er ons toe leiden om 14 % bezuinigingen op de enige loonmassa te moeten doorvoeren, of 840 miljoen besparingen, of meer dan 850 verloren arbeidsplaatsen met de gekende gevolgen voor de dienstverlening en de frekwenties.

Om deze problemen in duidelijker bewoordingen te stellen betekent dit dat, indien de MIVB geen enkele investering aangaat van '86 tot '88, de besparing op de loonmassa nogmaals 11 % zal bedragen, of meer dan 660 arbeidsplaatsen.

Wij bevinden ons op een zeer belangrijk keerpunt voor ons openbaar vervoer in Brussel. De klaar en duidelijke aftakeling van ons net is voor ons ingetreden in een uitvoerende fase en de privatisering is aan de gang.

PRIVATISERING, het woord waar onze Minister DE CROO zo van houdt, het woord waarvan men misschien de draagwijdte nog niet beseft in onze maatschappij.

Wat betekent privatiseren voor ons ?

Privatiseren betekent dat men de ekonomisch lonende lijnen wil behouden. Dat wil zeggen dat gehele wijken niet meer bediend zullen worden want de rentabiliteit is onvoldoende.

Dat wil zeggen dat de prijs van het vervoer aangepast zal worden aan de reële kostprijs, hetzij vier keer duurder dan vandaag.

Dat wil zeggen dat de meest benadeelden onder ons (stempelaars, gehandicapten, werklozen, of gewoonweg diegenen die geen auto bezitten) het voortaan zonder vervoermiddel moeten stellen.

Dat wil zeggen dat opnieuw sociale gettos zullen gevormd worden.

Dat wil tenslotte zeggen dat men een heel deel van de bevolking in hun wijk zal afzonderen door hen het essentiële recht op verplaatsing onmogelijk te maken, zoniet zelfs te verhinderen.

Waarom de privatisering op gang brengen ?

In naam van de ekonomische vereisten is de Minister begonnen met de privatisering van SABENA, weliswaar op de rug van het personeel. Hij heeft in één jaar tijd het budgettair evenwicht hersteld, en daardoor heeft hij bewezen dat privatisering de remedie is voor alle verlieslatende maatschappijen onder staatsbeheer.

Vervolgens heeft hij het Maritiem Transport aangevat, en eerstdaags verwacht men de resultaten van het onderzoek betreffende het personeelsbeheer en het gewone beheer van de NMVB waar 18.000 banen in het gedrang komen.

Door SABENA te privatiseren heeft hij, behoudens het personeel, een bepaalde categorie van mensen gestraft, voornamelijk de zakenlui en de vakantiegangers die nog de middelen hebben om zich een vakantie in een verland te veroorloven.

Door de MIVB te privatiseren, worden niet alleen haar werknemers door de minister gestraft, doch ook de meest benadeelden van onze gemeenschap, zij die zich enkel door dit vervoermiddel kunnen verplaatsen.

Vele jaren terug, toen de MIVB nog in privéhanden was, maakte zij winst. Die maatschappij werd toen voor zulkdanige investeringen voor modernisering van het materieel en infrastructuur geplaatst, dat zij zich genoodzaakt zag alles aan de Staat te verkopen. Deze, t.t.z. wij, met onze belastingen, heeft zeer drukkende investeringen gedaan en ondergrondse infrastructuur aangelegd.

Nu, met dit profiel voor het jaar 2000 en het einde van de grote infrastructuurwerken voor ogen, zijn er sommige "heimzieken" van de heldenperiode die terugdenken aan de winsten van vroeger en profiteren van de infrastructuur die met ons geld werd gerealiseerd.

En dat alles met verachting voor het begrip van een openbare dienst waarvan de essentiële taak vooreerst het dienen van de ganse bevolking behelst.

(Deze tekst over het standpunt van de werknemers van de MIVB is een samenvatting van de toespraken van woordvoerders van de ACOD-MIVB en de CCOD-MIVB.)

De Brusselse beleidsverantwoordelijken.

Op de meeting van de werknemers en de gebruikers van de MIVB waren ook beleidsverantwoordelijken uitgenodigd om hun houding tegenover het Brussels openbaar vervoer en de nabije toekomst ervan, toe te lichten. In de eerste plaats verkeersminister De Croo, die natuurlijk niet gekomen is. Zijn politiek zal wel duidelijk genoeg zijn. De afgevaardigde(n) van de Conferentie van Brusselse Burgemeesters hebben eveneens niet toegezegd. De jongste gebeurtenissen in verband met hun plan voor het stadsnet verklaart waarom ze zich niet wilden engageren in bindende uitspraken. We komen daar verder op terug.

Serge Moureaux (Agglomeratie) en Cécile Goor (Brussels Gewest) waren er wel.

Serge Moureaux, schepen van Ruimtelijke Ordening van de Agglomeratie (n.v.d.r. de bevoegdheid voor de materie "vervoer" ligt eigenlijk bij een andere schepen ...) verwees in zijn antwoord op de Ronde Tafel, die de Agglomeratie regelmatig organiseert. Daarin zetelen, naast de Agglomeratieafgevaardigden van gemeentebesturen, het Brussels Gewest, de Raad van Beheer van de MIVB, gebruikersgroepen, Studie- en Aktiegroepen ... Op deze druk bijgewoonde conferenties wordt (vrijblijvend) van gedachten gewisseld over principiële en technische aspecten van het Brussels openbaar vervoer.

Mevrouw Goor legde de nadruk op het belang van een snelle ontwikkeling van een globaal plan.

Ze herhaalde grotendeels de verklaringen die ze een maand eerder voor de pers aflegde :

" Ik wens de instelling van een werkelijke samenwerking en een vast overleg tussen het departement van Verkeer en dat van het Gewest wat betreft de vestiging, de aanleg en de uitbreiding van het MIVB-net. De voor die materies bevoegde Staatssecretaris moet logischerwijze deelnemen aan alle keuzebeslissingen inzake het net van het gemeenschappelijk vervoer die een concrete weerslag hebben op de aanleg van de Stad en het leven van haar bewoners. Zulks behelst "het tracé of de ordening van de grote openbare infrastructuur en van het gemeenschappelijk vervoer.

Als voorbeeld wil ik hierbij herinneren aan de uitstekende samenwerking die kon worden uitgewerkt met de Minister van Openbare Werken ter gelegenheid van de wederaanleg van de grote lanen.

Konkreet bepaalt de wet de materies van het beleid voor ruimtelijke ordening en stedenbouw, waarin een verschillend beleid is gerechtvaardigd, bij artikel 2, 4° van het koninklijk besluit van 6 juli 1979, genomen bij toepassing van de samengevoegde wet van 20 juli 1979 tot afbakening van de materies van het beleid voor ruimtelijke ordening en stedenbouw waarin een verschillend gewestelijk beleid is gerechtvaardigd."

" Het zou trouwens passend zijn dat, in naam van de terzake geldende gewestelijke bevoegdheden, het Brusselse Gewest een van de in de samenstelling van de MIVB aangesloten publiekrechtelijke personen zou zijn (in de plaats van de Agglomeratie). "

Mevrouw Goor herhaalde ook haar intentie alle bouwvergunningen voor infrastructuurwerken voor het openbaar vervoer te weigeren, zolang er geen globaal plan tot stand gekomen is.

De besluiten van de meeting van de werknemers en de gebruikers van de MIVB vatten we hier samen :

1. Een oproep tot het vormen van gebruikersgroepen langs alle tram- en buslijnen.
2. Een oproep aan alle beheerders van de MIVB om zich tot de volgende principes te verbinden :
 - geen vermindering van frekwenties
 - geen afschaffing van tram- en buslijnen
 - geen afvloeiing van werknemers
3. Een oproep aan alle parlementsleden om de goedkeuring van het budget voor Verkeerswezen te binden aan duidelijke opties in verband met een budget voor de MIVB, dat ruim genoeg is om voldoende lijnen met betere frekwenties te kunnen uitbaten en opties in verband met de uitbouw van de lijnen op de Kleine Ring.
4. De optie van de gebruikers en werknemers van de MIVB om deel uit te maken van de werkgroep van het Brussels Gewest rond het openbaar vervoer.
5. In het vooruitzicht van het Congres van de Internationale Unie van Openbaar Vervoersmaatschappijen in mei '85, zal het FAVB een klachten- en suggestiebank organiseren.

In de volgende MILIEUTELEX bespreken we ondermeer de houding van de Brusselse Burgemeesters en de Week van het Openbaar Vervoer (20-25 mei '85) waarin het bovenstaand programma zal geëvalueerd worden.